

# Liikenneinfran vaikutukset

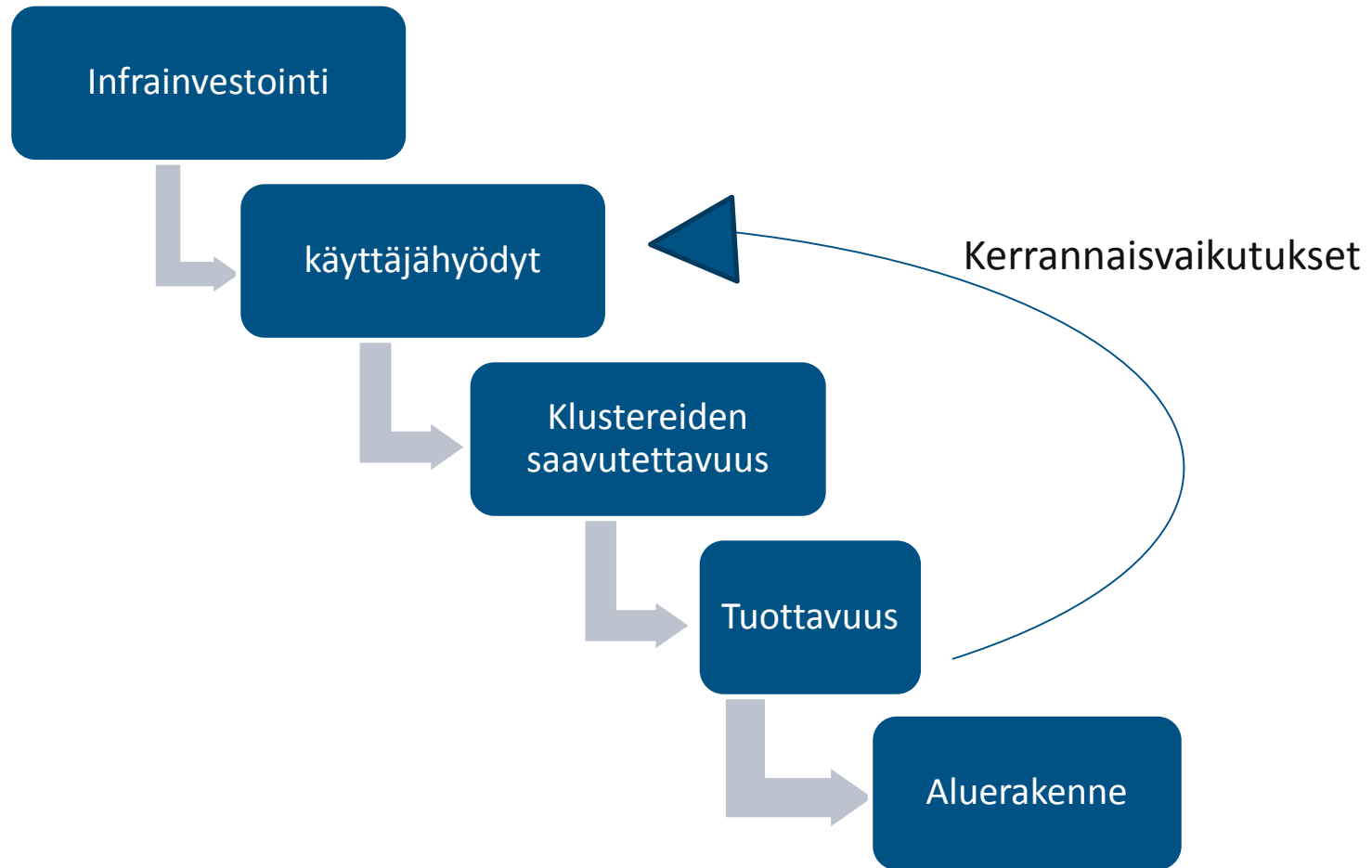
Aki Kangasharju  
tutkimusjohtaja



# Johdanto

- Otollinen aika (Stagnaatio, korot, Junker-plan)
- Vaikutukset suuria ja laaja-alaisia (kun infra lisääntyy 10 %, talous kasvaa 1%)
  - Entä hyöty-kustannus-suhde?
- Mitä tapahtuu jos liikenneinfraa parannetaan?
- Pääviestit:
  - infran käyttäjien aika- ja muut hyödyt ovat vain osa investoinnin vaikutuksista.
  - Talouden klustereiden saavutettavuuden muutos vaikuttaa investoinnin tuottoon paljon.
  - Keskusten kehittäminen on erityisen tärkeitä Suomelle, joka menettää harvan aluerakenteen merkittävästi tuottavuutta.

# Vaikutusketju



# Hyödyt moninaisia

## Rakentamisvaihe

## Valmis yhteys

- Käyttäjät (aikasäästöt, ympäristö, turvallisuus)
  - Muuttuuko suhde muihin alueisiin ja toimivatko ne täysin tehokkaasti?
  - Britannian etukäteisarviot: Hyöty/kustannus > 2 yli 90 % liikennehankkeista.
  - 62 % liikennevirtojen etukäteisarvioista on jälkikäteen 'riittävän' oikeita (Atkins 2013)
- Tuottavuus,
  - Lokalisaatioedut (saman toimialan työmarkkinat, informaatio, välituotemarkkinat)
  - Urbanisaatioedut (eri toimialat)
  - Erikoistuminen ja skaalaedut
  - Kilpailu ja luova tuho
- Kerrannaisvaikutukset
- Aluerakenne

**Table 3.1: Accessibility and productivity:**

<b>Unit of observation: Places</b>	Elasticity of productivity with respect to ATEM
Rosenthal & Strange (2004)	0.05 - 0.11
Ciccone & Hall (1996)	0.03
Rice, Venables & Pattachini (2006)	0.04
<b>Unit of observation: Firms</b>	
Graham et al. (2009)	Econ average: 0.043 By sector: Manuf: 0.021 Construction: 0.034 Cons. servs: 0.024 Bus. servs: 0.083
<b>Unit of observation: Workers</b>	
Combes et al (2008)	0.035 0.024
Puga & Roca (2012)	0.046 0.023
SERC (2009) <sup>1</sup> Car	0.08 (not signif) 0.05 (not signif) 0.07
SERC (2009) <sup>1</sup> Rail	0.258 0.17 0.05

Lähde:  
Venables, Laird ja  
Overman (2014)

# Suurtuotannon edut

- Tuottavuus ja kerrannaisvaikutukset suurimmat suurimmalla alueella
  - Liikkumattomat tuotannontekijät -> suhteellinen etu
  - Liikkuvat tuotannontekijät -> absoluuttinen etu
  
- Vaikutukset Turkuun riippuvat siitä,
  - mitä toimialaklustereita sijoittuu Turkuun Helsingin sijaan
  - Minkä verran yrityksiä ja ihmisiä muuttaa Turkuun muualta Suomesta
  - Kuinka paljon koko Suomen kasvu paranee

# Aluerakenne

- Kuin ”tulliunioni” (trade creation, trade diversion)
- Muut alueet menettävät
  - väkeä absoluuttisesti ja
  - tulotaso suhteessa investointipaikkakuntiin
- Mutta tulotaso ei välttämättä laske absoluuttisesti, jos Turun ja Helsingin talouskasvu lisää niiden tuontia muualta Suomesta ja koko Suomen kilpailukyky paranee.

# Johtopäätös

- Parempi liikenneinfra on Suomelle erityisen tärkeätä.
- Missä ajassa Turku-Helsinki –rata maksaisi itsensä takaisin?
- Yhteyden hyötyjät
  - Helsinki, Turku,
  - Suomi (jos yhteys enemmän luo kuin uudelleen ohjaa kauppaa)
- Muu Suomi häviäjänä
  - työllisten määrässä
  - Mutta ei välttämättä bkt/capita
- Helpottaako asuntopula?
  - Staattisesti kyllä (laajemmat työmarkkinat)
  - Dynaamisesti ei (muuttoliike -> asuntokysyntä)



---

# Kiitos!

Haluatko tietää lisää Nordea Marketsista?  
Tutustu sivuihin [www.nordeamarkets.com](http://www.nordeamarkets.com)

Lue urablogiamme  
[inside.nordeamarkets.com](http://inside.nordeamarkets.com)

Seuraa Nordea Marketsia  
Twitter [@nordeamarkets](https://twitter.com/nordeamarkets)  
LinkedIn Nordea Markets

Seuraa tutkimustamme  
[nexus.nordea.com](http://nexus.nordea.com)